Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt XXXIII. — Wydany i rozesłany dnia 25 czerwca 1872.

80.

Rozporządzenie ministerstwa handlu z d. 16 czerwca 1872,

tyczące się zaprowadzenia jednostajnego przepisu o sygnałach dla wszystkich kolei żelaznych w królestwach i krajach w radzie państwa reprezentowanych.

Na wszystkich kolejach żelaznych królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych zaprowadzone będą od dnia 1 października 1872 sygnały jednakowe, podług przepisu niżej zamieszczonego.

Do zaprowadzenia stałych sygnałów zwrotnych (słupy sygnałowe z ramionami ruchomemi i latarkami sygnałowemi rzucającemi światło w dwóch kierunkach), przepisanych §-em. 3 lit. *e)* i *l)* tudzież §§.-ami 64 do 69 niniejszego przepisu, ustanawia się dzień 1 października 1874 jako termin ostateczny.

Z zaprowadzeniem atoli tych przyrządów sygnałowych tak sobie począć należy, aby takowe, na przestrzeniach więcej uczęszczanych, mogły być używane jeszcze przed terminem powyżej wzmiankowanym.

Nim zaś będą zaprowadzone sygnały zwrotne należy dawać dotychczasowymi przyrządami optycznymi.

Przyrządy sygnałowe, na niektórych kolejach obecnie jeszcze istniejące a w dodatku do niniejszego przepisu wymienione, pozostawia się aż do dalszego rozporządzenia równie jak onych używanie.

Królewsko węgierski minister komunikacyi, z którym się w tym względzie porozumiałem, wydaje jednocześnie podobne rozporządzenie dla kolei żelaznych położonych w krajach korony węgierskiej.

Banhans r. w.

Przepis

o

sygnałach na kolejach żelaznych w królestwach i krajach w radzie państwa reprezentowanych.

A. Postanowienia ogólne.

§. 1.

Cel sygnałów.

Sygnały na kolejach żelaznych są środkiem, za pomocą którego cała służba kolejowa może szybko i dokładnie porozumieć się na wzajem co do stanu drogi, ruchu na tejże, jakoteż co do szczególnych przypadków; jest także ich celem zwrócić uwagę publiczności na ruch pociągów.

§. 2.

Rodzaje sygnałów.

Używane są sygnały dwojakiego rodzaju, mianowicie:
sygnały dla oka (optyczne) i
sygnały dla ucha (akustyczne).

§. 3.

Przyrządy do sygnałów optycznych.

Przyrządy do sygnałów dla oka (optycznych) są:

We dnie.

a) Chorągiewka ręczna (czerwona). Używana wyłącznie tylko do sygnałów mających dawać się ręką.
b) Tarcza ręczna, lub tarcza na buforze (czerwona i biała).
c) Sygnał dla zabezpieczenia stacyi z tarczą lub ramieniem.
d) Sygnał na zwrotnicach: pryzmat, strzała, czworokątna lub okrągła tarcza ze strzałą.
e) Sygnał zwrotny, złożony ze słupa z ramionami ruchomemi.
f) Stały słup sygnałowy z ramieniem przymocowanem pod 45 stopniem na dół, oznaczający miejsca kolei po których trzeba zawsze jechać powoli.

Uwaga. W braku przenośnych a we dnie widzialnych przyrządów można w razie potrzeby dawać sygnały rękami.

W nocy.

g) Latarki ręczne, tak urządzone, że stosownie do potrzeby można niemi pokazywać światło czerwone, zielone i białe.
h) Latarka ręczna, którą tylko białe światło pokazywać można.

Uwaga: Podobny przepis obowiązuje na wszystkich kolejach żelaznych w krajach korony węgierskiej.

i) Latarnia do sygnału dla zabezpieczenia stacyi. Rzuca ona światło w czerech kierunkach i pokazuje z jednej strony czerwone światło, z przeciwnej białe, a po dwóch innych stronach zielone.

k) Sygnał na zwrotnicach, pryzmat oświetlony, strzała oświetlona, tarcza czworokątna lub okrągła ze strzałą, oświetlona.

l) Latarnia do sygnału zwrotnego. Rzuca światło białe w dwóch kierunkach, przez odpowiednie ustawienie ramion można wystawiać szkła zielone i czerwone.

m) Latarnie do sygnałów na pociągach. Rzucające światło w jednym i w dwóch kierunkach. Pierwsze pokazują albo czerwone albo białe światło; ostatniemi można pokazywać według potrzeby światło czerwone, zielone i białe.

n) Latarnia sygnałowa do słupa stałego oznaczającego miejsca kolei w których zawsze trzeba jechać powoli. Rzuca światło w dwóch kierunkach i pokazuje z jednej strony zielone światło, z przeciwnej białe.

o) Latarnia na żórawiu. Rzuca światło w czterech kierunkach, ma dwa czerwone i dwa białe szkła naprzeciw siebie.

§. 4.

Przyrządy do sygnałów akustycznych.

Przyrządy do sygnałów akustycznych sa:

p) Spłonki piorunujące.

q) Świstawka parowa u parochodu.

r) Świstawka sygnałowa.

s) Trąbka do sygnałów.

t) Dzwon na stacyi.

u) Dzwonki elektryczne.

v) Dzwonki elektryczne do kontroli.

§. 5.

Używanie sygnałów dziennych i nocnych.

Sygnałów akustycznych używa się we dnie jak w nocy bez żadnej odmiany.

Używanie sygnałów optycznych zależy od pory dnia.

Sygnałów nocnych używa się od zachodu do wschodu słońca, a gdy jest pochmurno i w ciemnych tunelach, nawet we dnie.

Sygnały na pociągach zapalać należy zawsze w czasie właściwym, i tak, aby ciemność nigdy nie zaskoczyła pociągów przed ich zapaleniem.

§. 6.

Znaczenie sygnałów stałych we dnie.

Przy wszystkich sygnałach stałych:

a) Tarcza płazem zwrócona (z wyjątkiem tarczy na zwrotnicy), ramię poziome, światło czerwone oznacza:
„Stanąć“, „niebezpieczeństwo“.

b) Ramię spuszczone, zielone światło:
„Powoli“, „ostrożnie“.

c) Kant ostry tarczy, ramię podniesione, światło białe:
„Nie ma przeszkody“, „bezpieczeństwo“.

§. 7.

Znaczenie sygnałów nocnych.

Przy wszystkich optycznych sygnałach nocnych:

Światło czerwone oznacza: **„Stanąć“.**

Światło zielone: **„Powoli“.**

Światło białe: **„Nie ma przeszkody“.**

Światło zaś jakiejkolwiek barwy, gdy się niem w koło wywija: **„Stanąć“.**

§. 8.

Znaczenie sygnału wystrzałowego.

Wszelki wystrzał sygnałowy oznacza zawsze: „stanąć“.

§. 9.

Odpowiedzialność za używanie przyrządów sygnałowych i utrzymanie onych w dobrym stanie.

Przyrządy do dawania sygnałów powinny być zawsze utrzymywane w stanie zupełnie zdatnym do użytku; te których niema, należy niezwłocznie dostarczyć, potrzebne zaś materyały zużywalne powinny bez przerwy w dostatecznej ilości znajdować się we właściwem miejscu.

Pełniący służbę powinni podczas tejże we dnie i w nocy mieć przy sobie poruczone im przenośne przyrządy do dawania sygnałów, we dnie lub w nocy używać się mające, tak, aby zawsze i przy każdej sposobności mogli dawać potrzebne sygnały.

Za właściwe dawanie sygnałów jest odpowiedzialnym w pierwszym rzędzie ten ze służby, który z obowiązku jest do tego powołany.

Oprócz tego jednak każdy ze służby jest obowiązany czuwać nad dokładnem wypełnianiem przepisów o sygnałach, dostrzeżone wadliwości usuwać a nawet, w razie potrzeby, dać odpowiedni sygnał.

§. 10.

Obowiązek posłuszeństwa sygnałom.

Każdy organ służby kolejowej jakiegokolwiek stopnia, winien sygnałom bezzwłoczne i bezwarunkowe posłuszeństwo.

Wszelka zwłoka, wszelkie niedbalstwo w zastósowaniu się do danego sygnału, będzie surowo karanem.

B. Dawanie sygnałów.

§. 11.

Sygnały dla parochodów.

Wszystko, co będzie poniżej przepisane dla pociągu, tyczy się także parochodów, próżno lub z pługami do śniegu itp. jadących, i w ogóle wszelkiej jazdy parochodowej, w jakimkolwiek celu przedsięwziętej.

I. Sygnały służby na linii.

§. 12.

Wskazówki ogólne.

Służba na linii daje sygnały przyrządami optycznymi i spłonkami piorunującemi.

Wszelkie sygnały optyczne należy dawać zawsze z takiego punktu kolei, aby służba przy machinie już z odległości widzieć je mogła.

Służbę na stacyi uważa się jak służbę na linii, zatem takowa winna także dopełniać ściśle przepisów poniżej zamieszczonych.

§. 13.

Sygnał: „stanąć“.

Sygnały: „stanąć“ daje się jak następuje:

a) Wywijaniem w koło chorągiewką ręczną, rozwiniętą.

b) Wywijaniem w koło tarczą sygnałową ręczną.

c) Wywijaniem w koło ręką, lub jakimkolwiek innym przedmiotem w braku przenośnego przyrządu do dania sygnału. We wszystkich tych trzech przypadkach dający sygnał zwraca się ku nadchodzącemu pociągowi.

d) Zatknięciem tarczy sygnałowej ręcznej w środku toru, przyczem powierzchnia tarczy należy ustawić pod kątem prostym do kierunku toru.

e) Ustawieniem ramienia słupa sygnałowego w położeniu poziomem.

f) Wystawieniem czerwonego światła latarki sygnałowej ręcznej od strony pociągu.
g) Wywijaniem w koło, od strony pociągu, jakiemkolwiek światłem w braku czerwonego światła.
h) Postawieniem latarni sygnałowej w pośrodku toru, lub na bankiecie (na grobelnej) i zwróceniem jej czerwonego światła w stronę pociągu.
i) Przymocowaniem spłonki piorunującej na końcach szyn prawej linii w kierunku jazdy.

(Zwyczajnie wystarczają dwie spłonki przymocowane w odległości dwóch lub trzech szyn).

§. 14.

Używanie sygnałów zatrzymania.

Sygnałów zatrzymania używa się:
a) Jeżeli dalszej podróży zagraża jakie niebezpieczeństwo lub przeszkoda, np. gdy na tym samym torze dwa pociągi jadą na przeciw siebie, gdy na torze stoi pociąg lub wagon, gdy nastąpi jakowe uszkodzenie itp.
b) Jeżeli za pociągiem, który odszedł przed pięciu lub mniej niż pięciu minutami idzie drugi pociąg.
c) Jeżeli służba pociągowa daje sygnał zatrzymania a maszynista tego nie postrzega.
d) Jeżeli w pociągu postrzeże się co takiego co by dalszą jazdę naraziło na niebezpieczeństwo.
e) Jeżeli dzwonkami elektrycznymi dany był sygnał dla pociągu ze strony przeciwnej.
f) Jeżeli dzwonkami elektrycznymi dano dwa sygnały jazdy, oznajmiające, że po tym samym torze dwa pociągi jadą naprzeciw siebie.
g) Jeżeli po odjeździe pociągu ze stacyi sygnał, dzwonkami elektrycznymi dany, zażądał, aby **„zatrzymać wszystkie pociągi“**.
h) Jeżeli po odjeździe pociągu ze stacyi dał się słyszeć sygnał **„wagony odbiegły“**, dany dzwonkami elektrycznymi i jeżeli wagony te w kierunku pochyłości lub za wiatrem pędzą w stronę pociągu.

Jeżeli ten, kto daje sygnał, nie może pozostać w miejscu, w którem ma być dany sygnał zatrzymania, jeżeli sygnał optyczny nie może być z pociągu widzianym w odległości 200 sążni, a zatem też podczas mgły, ulewnego deszczu, zamieci śnieżnej, kurzawy i w ogóle zawsze gdy widzieć nie można, zamiast sygnałów widzialnych, należy dawać sygnały spłonkami piorunującemi.

Ponieważ zdarza się, że spłonka nie wypali, należy zakładać zawsze najmniej dwie spłonki.

Używając sygnału strzelającego należy zawsze dać także sygnał optyczny, jeżeli tylko okoliczności pozwolą.

We wszystkich tych przypadkach, w których jest potrzebnym sygnał zatrzymania, należy dać go z odległości najmniej 300 sążni przed przeszkodą, która wymaga zatrzymania, bez względu czy pociąg jaki jest spodziewany lub nie, i w taki sposób, aby był widziany z pociągu, jeżeli można już na 200 sążni.

§. 15.

Sygnały zwolnienia jazdy.

Sygnały zwolnienia jazdy dają się jak następuje:
a) Spokojnem trzymaniem rozwiniętej chorągiewki ręcznej w kierunku poziomym i prostopadłym do osi kolei, przy czem ten, kto daje sygnał, staje pod kątem prostym do osi kolei i patrzy w stronę pociągu.

b) Spokojnem trzymaniem tarczy sygnałowej ręcznej w taki sposób, aby jej powierzchnia była zwrócona do pociągu, przyczem ten, kto daje sygnał, staje pod kątem prostym do osi kolei i patrzy w stronę pociągu.

c) Zatknięciem tarczy sygnałowej ręcznej w bankiecie (na grobelnej), tak, aby powierzchnia tarczy była zwrócona pod kątem prostym do tarczy.

d) Ustawieniem ramienia słupa sygnałowego pod 45 stopniem na dół a to z prawej strony w kierunku jazdy.

e) Stając pod kątem prostym do osi kolei z rozciągniętemi rękami a oczyma zwróconemi w stronę pociągu.

f) Wystawieniem zielonego światła latarni sygnałowej lub postawieniem tejże na bankiecie (na grobelnej), tak, aby światło zielone było zwrócone ku pociągowi.

§. 16.

Używanie sygnałów zwolnienia jazdy.

Sygnałów zwolnienia jazdy używa się:

a) Jeżeli stan kolei, uszkodzenia w nasypie, popsute mosty lub inne przyczyny nie pozwalają jechać ze zwykłą chyżością.

b) Jeżeli za pociągiem który odszedł przed 10, lub mniej niż dziesięciu minutami idzie drugi pociąg.

c) Jeżeli służba pociągowa daje sygnał zwolnienia jazdy a maszynista tego nie postrzega.

d) Gdy pociąg zbliża się do stacyi lub do odnogi kolei.

We wszystkich tych przypadkach, w których sygnał zwolnienia jazdy zdaje się być potrzebnym, należy dać go z odległości najmniej 200 sążni przed tem miejscem, w którem jazda ma być zwolnioną i w taki sposób, aby był widziany z pociągu jeżeli można już na 200 sążni.

W uszkodzonem miejscu kolei powinien być postawiony znak, mianowicie najmniej na 200 sążni przed temże miejscem z jednej i drugiej strony powinna być zatknięta tarcza, w taki sposób, aby jej pole czerwone było odwrócone od miejsca uszkodzonego a białe ku niemu zwrócone.

Jeżeli do przejazdu przez miejsce uszkodzone potrzebną jest szczególniejsza ostrożność, należy dać sygnał zatrzymania podług przepisu, i służbę pociągową zawiadomić ustnie o stanie rzeczy.

§. 17.

Sygnały: „Nie ma przeszkody.“

Sygnały, że nie ma przeszkody stanowią następne znaki:

a) Chorągiewka sygnałowa ręczna w około drzewca zwinięta, trzymana w prawem ręku, przy ciele, prosto.

b) Tarcza sygnałowa ręczna trzymana w prawem ręku, przy ciele, prosto tak aby jej powierzchnia była równoległą do kolei.

c) Obie ręce na dół spuszczone, do ciała przyciśnięte.

(We wszystkich tych trzech przypadkach ten, kto daje sygnał, powinien być zwrócony do kolei.)

d) Ramię słupa sygnałowego podniesione w górę pod 45 stopniem, a to z prawej strony w kierunku jazdy.

e) Białe światło latarki sygnałowej, trzymane spokojnie od strony pociągu.

Sygnał, że nie ma przeszkody, daje się każdemu nadchodzącemu pociągowi, gdy stan kolei jest pomyślny, i gdy nic nie przeszkadza, aby pociąg mógł bezpiecznie jechać dalej.

II. Sygnały na stacyach i przy odnogach kolei.

§. 18.

Oprócz ścisłego wykonywania przepisów wydanych dla służby pełniącej obowiązki na linii, służba na stacyi ma jeszcze dawać sygnały o których będzie mowa obecnie. Obowiązki służby na stacyi.

Takowe są:

a) Sygnały, mające się dawać przy wjeździe na stacyę i przy odnogach.

b) Sygnały oznaczające położenie zwrotnic.

c) Sygnały dla publiczności tudzież dla służby pociągowej podczas pobytu na stacyach.

d) Sygnały przy przesuwaniu pociągów w dworcach kolei.

1. Stałe sygnały dla zabezpieczenia stacyi.

§. 19.

Do dawania sygnałów dla zabezpieczenia stacyi służą albo wielkie tarcze obrotowe albo ramiona ruchome, które winny być zatknięte po obu stronach każdej stacyi, przy wszystkich odnogach kolei i tam, gdzie koleje się przecinają. Używanie sygnałów dla zabezpieczenia stacyi.

Sygnał: **„Wjazd zabroniony“.**

Sygnał zatrzymania, na znak, że wjazd jest zabroniony, daje się ustawieniem płazu tarczy obrotowej prostopadle do toru, lub, jeżli się używa sygnału z ramionami, ukazaniem poziomowego ramienia.

W obudwu tych przypadkach wystawić należy w nocy, od strony pociągu mającego się zatrzymać, światło czerwone, a od strony stacyi lub odnogi, białe światło, dla kontroli.

Sygnał: **„Wjazd dozwolony“.**

Sygnał ten daje się ustawieniem tarczy obrotowej równolegle do kolei, lub, jeżli się używa sygnału z ramionami, ukazaniem ramienia pod 45 stopniem w górę podniesionego a to z prawej strony w kierunku jazdy.

W obudwu tych przypadkach wystawić należy w nocy, od strony pociągu mającego się zatrzymać, światło zielone i od strony stacyi lub odnogi także zielone światło dla kontroli.

§. 20.

Sygnały dla zabezpieczenia stacyi powinny być umieszczone w odległości około 250 sążni od ostatniej zwrotnicy na stacyi, od punktu wyjścia odnogi lub przecięcia się kolei, i powinny być widziane z pociągu jeżeli można już na 200 sążni. Miejsce na sygnały bezpieczeństwa.

W mniejszej odległości, która jednak nie może nigdy wynosić mniej niż 150 sążni od punktów wyżej wzmiankowanych, mogą być umieszczane tylko w szczególnych przypadkach, bezwarunkową koniecznością usprawiedliwionych, a wtedy należy zarządzić, ażeby w razie wystawienia sygnału „wjazd wzbroniony“, nadchodzącym pociągom już z odległości 250 sążni przed tymże dawany był sygnał: „zwolnić jazdę“.

§. 21.

Sygnały dla zabezpieczenia stacyi ustawiają się zwyczajnie tak, że przed stacyą są sygnały oznajmiające że „wjazd jest dozwolony“, a przy odnogach kolei i tam gdzie koleje na poziomie się przecinają, sygnały oznajmiające że „wjazd jest zabroniony.“ Ustawienie sygnałów bezpieczeństwa.

Przy odnogach kolei i tam gdzie koleje na poziomie się przecinają, zarządzić należy ustawienie sygnałów w taki sposób, aby zawsze tylko jeden pociąg znalazł wolną kolej.

Dworzec kolei powinien być zwyczajnie tak uprzątnięty, jak gdyby pociąg ciągle był oczekiwany.

Dworzec kolei powinien być zawsze zaasekurowany sygnałami bezpieczeństwa ile razy z jakiejkolwiek przyczyny wjazd lub przejazd pociągu miejsca mieć nie może, chociażby nawet pociąg wcale nie był spodziewany.

§. 22.

Dzwonki elektryczne dla kontroli.

Sygnały bezpieczeństwa na stacyi powinny być zaopatrzone w przyrząd elektryczny do dzwonienia dla kontroli, który za daniem sygnału iż „wjazd jest zabroniony“ wydaje głos i działa dopóki sygnał nie zostanie zmieniony.

§. 23.

Znaczenie sygnału dla zabezpieczenia stacyi gdy jest nieoświetlony.

Każdy sygnał dla zabezpieczenia stacyi, gdy jest nieoświetlony w czasie, w którym oświetlonym być powinien, oznajmia, że trzeba stanąć.

§. 24.

Środki zaradcze gdy nie widać z odległości.

Jeżeli z jakiejkolwiek przyczyny widok jest zasłonięty, tak, że nadchodzący pociąg z odległości najmniej 100 sążni mógłby niedostrzedz sygnału bezpieczeństwa, oznajmiającego, że „wjazd jest zabroniony“, użyć należy sygnałów strzelających.

§. 25.

Postępowanie gdy sygnały dla zabezpieczenia stacyi popsują się.

Jeżeli sygnały dla zabezpieczenia stacyi służące popsują się, należy odpowiednie sygnały dawać w czasie właściwym innymi przyrządami, stósownie do okoliczności.

§. 26.

Postępowanie na widok sygnału „wjazd zabroniony.

Służba pociągowa ujrzawszy sygnał „wjazd zabroniony“, powinna użyć wszelkich środków, ażeby pociąg zatrzymać jeszcze przed sygnałem do zabezpieczenia stacyi służącym, i pociąg winien pozostać w miejscu dopóki się nie ukaże sygnał: „wjazd dozwolony“, lub dopóki pozwolenie wjazdu w inny niewątpliwy sposób z właściwej strony danem nie będzie.

§. 27.

Zabezpieczenie pociągów wstrzymanych.

Każdy pociąg, zatrzymany sygnałem do zabezpieczenia stacyi służącym, powinien być niezwłocznie zabezpieczonym od pociągów nadejść mogących, czy takowe są spodziewane, czyli nie, a to zapomocą sygnałów zatrzymania, danych z przepisanej odległości.

2. Sygnały na zwrotnicach.

§. 28.

Sygnał na zwrotnicy w torze głównym.

Tak we dnie jak w nocy stoi pionowo czworokąt podłużny biały, podczas jazdy w kierunku poczynającej się odnogi, zielony.

§. 29.

Sygnały na zwrotnicy w torze pobocznym, w odnodze lub krzywiźnie.

Jak we dnie tak w nocy widać albo:
jasny, ukośnie wprawiony pryzmat,
białą strzałę.
Ukośność pryzmatu na dół.
Koniec strzały, oznaczają kierunek, w którym tor poboczny, odnoga, krzywizna się odgałęziają.

§. 30.

Sygnał na zwrotnicy trzydzielnej.

Na zwrotnicach trzydzielnych sygnał:

„Zwrotnica na torze głównym“,

oznacza, że zwrotnica jest postawiona na torze środkowym.

§. 31.

Jechanie po zwrotnicach.

Z powodu niebezpieczeństwa na zwrotnicach zagrażającego, trzeba jechać po nich z mniejszą niż zwykle chyżością i z większą ostrożnością.

Każdy ze służby kolejowej, któremu nastawienie zwrotnicy jest poruczone, winien zawsze dać przepisany sygnał powolnej jazdy ile razy pociąg zbliżający się do zwrotnicy, ma jechać w kierunku poczynającej się odnogi.

3. Sygnały na żórawiach.

§. 32.

Umieszczenie sygnału.

Dla oznaczenia że rura żórawia którą woda wypływa, stoi w poprzek i może być dla jazdy przeszkodą, umieszcza się na szczycie żórawia latarnią z czerwonem światłem w obu kierunkach jazdy, która ostrzega, że rura stoi w poprzek.

4. Sygnały dzwonem na stacyi.

§. 33.

Znaczenie sygnałów.

Sygnały dzwonem na stacyi daje się następnie:

a) „Pociąg odejdzie wkrótce“.

Przeciągłe dzwonienie a potem uderzenie jednorazowe.

b) „Siadać“.

Przeciągłe dzwonienie a potem dwa uderzenia. Sygnał ten wzywa podróżnych aby wsiadali do wagonów.

c) „Pociąg odchodzi“.

Przeciągłe dzwonienie, potem trzy jednorazowe uderzenia. Sygnał ten jest znakiem odjazdu.

§. 34.

Kiedy daje się sygnały dzwonem na stacyi.

Sygnał „pociąg odejdzie wkrótce“ daje się najmniej w dziesięć minut przed oznaczoną chwilą odjazdu.

Sygnał „siadać“ daje się po jak najdłuższym przestanku ale nigdy później jak na pięć minut przed oznaczoną chwilą odejścia pociągu.

Sygnał „pociąg odchodzi“ daje się przed samem odejściem onego.

Jeżeli przystanek ma trwać mniej niż dziesięć minut, ale więcej niż pięć minut, sygnał „pociąg odejdzie wkrótce“ można dać jak tylko pociąg się pokaże.

Jeżeli przystanek ma trwać zaledwie pięć minut lub krócej, można niedawać sygnału: „pociąg odejdzie wkrótce“, a natomiast sygnał „siadać“ trzeba dać zaraz jak tylko pociąg się ukaże.

Dla pociągów nie przewożących pasażerów daje się dzwonem tylko sygnał „pociąg odejdzie wkrótce“ i „pociąg odchodzi“.

Dzwonieniem na stacyi przeciągłem a szybkiem można oraz dać sygnał zatrzymania w wypadkach nadzwyczajnych.

Jeżeli pociągi mają prawo przejeżdżać przez stacyą bez przystanku, nie daje się sygnałów dzwonem.

5. Sygnały przy przesuwaniu wagonów.

§. 35.

Porozumiewanie się przy przesuwaniu wagonów i pociągów.

Jeżeli w dworcach kolei wagony lub pociągi mają być przesuwane siłą ludzką, końską lub zapomocą pary, znaki, po poprzedniczem należytem ustnem porozumieniu się potrzebne, będą dawane świstawką lub trąbką sygnałową, przyczem jednocześnie należy używać we dnie chorągiewki a w nocy latarki sygnałowej ręcznej.

§. 36.

Znaczenie sygnałów przy przesuwaniu używanych.

Przy przesuwaniu dawane będą następujące sygnały:

a) **„Naprzód“.**

Przeciągły ton świstawką lub trąbką, przyczem we dnie wywija się po nad głową chorągiewką w kierunku zarządzonego ruchu:

w nocy wywija się latarką z białem światłem po nad głową w kierunku zarządzonego ruchu.

b) **„W tył“.**

Dwa krótkie tony świstawką sygnałową lub trąbką przyczem we dnie wywija się chorągiewką na dół w tym kierunku w którym ruch ma się odbywać;

w nocy wywija się latarką z białem światłem na dół w tym kierunku w którym ruch ma się odbywać.

c) **„Powoli“.**

kilka przeciągłych tonów świstawką sygnałową lub trąbką; oprócz tego we dnie daje się chorągiewką ręczną przepisany sygnał zwolnienia;

w nocy porusza się pionowo z góry na dół latarką ręczną od strony maszynisty.

d) **„Stać“.**

Kilka krótkich tonów świstawką sygnałową lub trąbką przyczem we dnie daje się chorągiewką ręczną przepisany sygnał „stanąć“;

w nocy wywija się w koło latarką z białem światłem od strony maszynisty.

Uwaga. „Naprzód“ rozumie się ten kierunek, w którym maszyna ciągnie ciężar poruszać się mający; w tył, ten kierunek w którym ciężar jest posuwany.

III. Sygnały na pociągach.

§. 37.

Sygnały na pociągu we dnie.

We dnie widok pociągu wystarcza do odróżnienia jego początku i końca tudzież kierunku jazdy.

Atoli i we dnie na górnych rogach tylnej części ostatniego wagonu wystawić należy dwie latarnie sygnałowe, aby służba przy parochodzie i pociągu mogła łatwiej spostrzedz oddzielenie się pociągu gdyby nastąpiło.

§. 38.

Pociągi jadące w nocy używają następujących znaków: Sygnały na pociągu w nocy.

Na kolei o jednym torze:

a) Z przodu w kierunku jazdy dwa światła czerwone zatknięte po obu stronach parochodu.

b) Z tyłu dwa światła czerwone umieszczone na górnych rogach tylnej ściany ostatniego wagonu, a trzecie także czerwone nieco niżej, tak że te trzy światła tworzą trójkąt.

Na kolei o dwóch torach:

c) Dwa czerwone światła z przodu zastępuje się dwoma białemi.

d) Światła z tyłu tak samo jak na kolei o jednym torze.

§. 39.

Latarnie sygnałowe, umieszczone po obu stronach na tylnej części ostatniego wagonu, rzucają jednocześnie białe światło naprzód, dając służbie znak niezawodny że żaden wagon nie oderwał się od pociągu. Sygnały nocne na ostatnim wagonie rzucające światło naprzód.

§. 40.

Gdy parochód jedzie bez wagonów, też same sygnały umieścić należy częścią na maszynie częścią na wozie zapasowym (tenderze). Sygnały na parochodach jadących bez wagonów.

§. 41.

Gdy kolej jest o dwóch torach, a pociągi lub maszyny jadą po niewłaściwym torze, należy wystawić we dnie tarczę sygnałową ręczną, względnie tarczę na buforze od przedniej strony; w nocy zaś należy umieścić od przodu dwa światła czerwone podobnie jak na kolei o jednym torze. Sygnały w razie jazdy po niewłaściwym torze.

§. 42.

Jeżeli pociąg potrzebuje zmienić kierunek jazdy, sygnały jego na początku i końcu będące zmienić należy według powyższych przepisów stósownie do zmienionego kierunku jazdy. Sygnały w razie zmiany kierunku jazdy.

Przy przesuwaniu wagonów, ostatniemu wagonowi towarzyszy zawsze ktoś ze służby, który rękami daje sygnały dla wskazania kierunku przesuwania.

§. 43.

Dla pociągów jadących z tyłu w tym samym kierunku służą sygnały następujące: Sygnały dla pociągu jadącego z tyłu w tym samym kierunku.

a) We dnie umieszcza się tarczę sygnałową ręczną, względnie tarczę buforową z lewej strony na tylnej części pociągu.

b) W nocy narożne światło czerwone z lewej strony na ostatnim wagonie, zastępuje się zielonem światłem.

§. 44.

Dla pociągu jadącego w przeciwnym kierunku używa się następujących sygnałów: Sygnały dla pociągu jadącego w przeciwnym kierunku.

a) We dnie należy umieścić na tylnej części pociągu dwie tarcze sygnałowe ręczne, względnie tarcze buforowe.

b) W nocy narożne światło czerwone z lewej strony na ostatnim wagonie zastępuje się białem.

§. 45.

Sygnały na maszynie pomocniczej lub przyprzęgowej.

Jeżeli maszyna pomocnicza lub przyprzęgowa ma powrócić do stacyi z której wyjechała, winna a względnie pociąg, zaopatrzyć się w sygnały dla pociągu w przeciwnym kierunku później nadejść mogącego.

IV. Sygnały świstawką parową.

§. 46.

Znaczenie sygnałów.

Sygnały dawane świstawką parową mają następujące znaczenie:

a) **„Baczność“** lub **„odjazd“**.

Długi przeciągły świst.

b) **„Hamować“**.

Krótkie, kilkakrotne świsty.

c) **„Odhamować“**.

Długi świst, a po nim dwa krótkie.

d) Jeżeli świstawka parowa zabrzmi w skutek pociągnięcia linki sygnałowej, jest to dla maszynisty przestrogą, którą otrzymawszy, winien zamknąć regulator maszyny poczynić środki stósowne do okoliczności.

§. 47.

Używanie świstawki parowej.

Świstawka parowa jest dla służby przy parowozie a po części i przy pociągu środkiem do dawania przepisanych sygnałów. Służba przy lokomotywie używa jej dla porozumienia się ze służbą przy pociągu i dla ostrzeżenia osób znajdujących się na linii, i służba przy pociągu wydobywa z niej głos według możności pociągnięciem linki sygnałowej dla zwrócenia tym sposobem uwagi służby przy parochodzie.

§. 48.

Sygnał gdy parochód rozpoczyna ruch.

Ile razy parochód rozpoczyna ruch, maszynista winien dać sygnał „baczność“.

§. 49.

Używanie linki sygnałowej.

Na pociągach osobowych linka sygnałowa ma sięgać do miejsca ostatniego hamulca.

Na pociągach mieszanych linka sygnałowa winna tak daleko sięgać przez pociąg, jak tylko okoliczności dozwalają. W każdym jednak razie powinien istnieć związek pomiędzy świstawką parową a miejscem starszego konduktora zapomocą linki sygnałowej tak samo jak na pociągach towarowych.

V. Sygnały służby przy pociągu.

§. 50.

Znaczenie sygnałów.

Sygnały służby pociągowej są następujące:

a) **„Baczność“** lub **„Pociąg odchodzi“**.

Przeciągły ton świstawką sygnałową lub trąbką sygnałową.

Gdy pociąg jest w ruchu, sygnał „baczność“ daje się także pociągnięciem linki sygnałowej, w skutek czego świstawka parowa wydaje głos.

b) **„Stanąć“**.

Kilka krótkich tonów świstawką sygnałową lub trąbką sygnałową, wywijanie w koło rozwinięta chorągiewką ręczną a w braku tejże jakimkolwiek innym przedmiotem;

spokojnem wystawieniem latarki ręcznej z czerwonem światłem lub wywijaniem jakiemkolwiek światłem.

c) **„Powoli“.**

Kilka przeciągłych tonów świstawką sygnałową lub trąbką sygnałową;

trzymaniem spokojnem rozwiniętej chorągiewki ręcznej poziomo a prostopadle do osi kolei;

spokojnem wystawieniem latarki ręcznej z zielonem światłem.

d) **„Pociąg rozerwany“.**

Naprzemian długie i krótkie tony świstawką sygnałową lub trąbką.

Według okoliczności można także użyć odpowiedniego sygnału chorągiewką lub latarką ręczną sygnałową na zwolnienie lub zatrzymanie przepisanego.

§. 51.

Zasady używania rozmaitych przyrządów do dawania sygnałów.

Wzmiankowanych powyżej sygnałów, dawanych świstawką sygnałową lub trąbką, należy używać zawsze i w każdym czasie; linki sygnałowej używa się gdy tylko jest możność, przyczem należy używać do sygnałów chorągiewki ręcznej i latarki ręcznej.

§. 52.

Jednoczesne użycie sznura i innych przyrządów do dawania sygnałów.

Jeżeli w skutek pociągnięcia linki sygnałowej świstawka parowa wyda głos, jest to dla maszynisty przestrogą, dla tego należy zawsze dać jednocześnie odpowiedni sygnał świstawką sygnałową, lub trąbką i chorągiewką ręczną lub latarką.

§. 53.

Postępowanie gdy pociąg zatrzymuje się na otwartej linii.

Jeżeli dla jakiejkolwiek przyczyny pociąg lub część jego zatrzyma się na linii lub przed sygnałem dla zabezpieczenia stacyi, natenczas bez względu, czy nadejście jakiego pociągu z tyłu jest spodziewanem lub nie, ostatni konduktor pociągu winien natychmiast i bez wszelkiej zwłoki dać odpowiednimi przyrządami i spłonkami piorunującemi w wyznaczonej odległości z tyłu za stojącym pociągiem sygnały zatrzymania dla służby na linii przepisane, lub danie ich poruczyć służbie liniowej w sposób zupełnie pewny.

Starszy konduktor pociągu jest za to szczególnie odpowiedzialnym, i winien w podobny sposób postarać się aby pociąg był także zabezpieczony od pociągów z przodu nadjechać mogących.

§. 54.

Postępowanie gdy pociąg zmuszony jest jechać powoli.

Jeżeli dla jakiejkolwiek przyczyny pociąg nie może jechać prędzej jak człowiek idzie szybkim krokiem, konduktor znajdujący się na końcu powinien zsiąść wraz z przyrządami sygnałowymi porze dnia odpowiadającymi, założyć natychmiast za pociągiem dwie spłonki piorunujące i najbliższego budnika zawiadomić tak o tem, jak i o znaczeniu całego wydarzenia.

§. 55.

Obowiązki służby przy maszynie i pociągu.

Gdy spłonka wypali, jakoteż ujrzawszy sygnał zatrzymania dany na linii, przez pociąg lub ze stacyi, maszynista winien niezwłocznie użyć wszelkich środków dla wstrzymania chyżości pociągu i wezwać do tego natychmiast służbę pociągową sygnałem „hamować“.

Konduktorowie pociągu, usłyszawszy eksplozyą spłonki, lub gdy zobaczą sygnał zatrzymania dany przez służbę liniową, z pociągu, lub ze stacyi, powinni natychmiast, nieczekając nawet na sygnał „hamować“ świstawką parową dać się mający, hamulec naciągnąć a potem dać zaraz przepisane sygnały parochodu pociągu.

§. 56.

Postępowanie gdy sygnały są sprzeczne.

Jeżeli w jednem i tem samem miejscu dane będą jednocześnie sygnały sprzeczne, należy być posłusznym temu sygnałowi, który jest ważniejszy.

Każdy sygnał wątpliwy należy brać zawsze w gorszem znaczeniu.

VI. Sygnały przebiegające po linii.

§. 57.

Dzwonki elektryczne.

Sygnały przebiegające po linii dają się zapomocą dzwonków elektrycznych.

§. 58.

Początkowe i końcowe punkta linii kolei.

Punktem początkowym kolei w królestwach i krajach w radzie państwa reprezentowanych będzie: **Wiedeń**, a punktem początkowym kolei w krajach korony węgierskiej: **Peszt.**

Końcowymi punktami wspólnych kolei żelaznych będą:

Kolei koszycko-bogumińskiej: **Bogumin.**

Linii południowo-wschodniej c. k. uprzyw. spółki kolei państwa: **Marcheg;**

Linii wiedeńsko-nowo-szöńskiej c. k. uprzyw. spółki kolei państwa: **Bruk nad Litawą;**

linii c. k. uprzyw. spółki kolei południowej, a mianowicie;

wiedeńsko-neustadzko-kaniżskiej: **Wiener-Neustadt;**

pragerhofsko-budzińskiej: **Csakaturn,**

a steinbrucksko-sisseskiej: **Zagrzeb.**

Na przyszłość punkta końcowe nowych wspólnych linii kolei będą zawsze podawane do wiadomości w drodze rozporządzenia.

§. 59.

Sygnały dzwonkami elektrycznymi.

Dzwonkami elektrycznemi dają się następujące sygnały:

1. Pociąg jedzie ku punktowi końcowemu linii.

Po dwa uderzenia dzwonkiem, w przestankach trzy razy.

●● ▬ ●● ▬ ●●

2. Pociąg jedzie ku punktowi początkowemu linii.

Po trzy uderzenia dzwonkiem, w przestankach trzy razy.

●●● ▬ ●●● ▬ ●●●

3. Pociąg ku punktowi końcowemu linii nie pójdzie.

Po dwa uderzenia dzwonkiem na przemian z jednem uderzeniem (●● ▬ ●) w równych przestankach trzy razy.

●● ▬ ● ▬ ●● ▬ ● ▬ ●● ▬ ●

4. Pociąg ku punktowi początkowemu linii nie pójdzie.

Po trzy uderzenia dzwonkiem naprzemian z jednem uderzeniem (●●● ▬ ●) w równych przestankach trzy razy.

●●● ▬ ● ▬ ●●● ▬ ● ▬ ●●● ▬ ●

5. Niech przyjdzie maszyna.

Po pięć uderzeń dzwonkiem w przestankach trzy razy.

●●●●● ▬ ●●●●● ▬ ●●●●●

6. Niech przyjdzie maszyna z robotnikami.

Po pięć uderzeń dzwonkiem naprzemian z jednem uderzeniem (●●●●● ▬ ●) w równych przestankach trzy razy.

●●●●● ▬ ● ▬ ●●●●● ▬ ● ▬ ●●●●● ▬ ●

7. Zatrzymać wszystkie pociągi.

Po trzy uderzenia dzwonkiem naprzemian z dwoma uderzeniami (●●●▬●●) w równych przestankach najmniej cztery razy.

●●●▬●●▬●●●▬●●▬●●●▬●●▬●●●▬●●

8. Wagony odbiegły.

Po cztery uderzenia dzwonkiem w równych przestankach cztery lub więcej razy.

●●●●▬●●●●▬●●●●▬●●●●

9. Jest południe.

Dwanaście równych uderzeń dzwonkiem.

●●●●●●●●●●●●

10. Pociąg jedzie po niewłaściwym torze ku punktowi końcowemu linii.

Po dwa uderzenia dzwonkiem naprzemian z pięciu uderzeniami (●●▬●●●●●) w równych przestankach trzy razy.

●●▬●●●●●▬●●▬●●●●●▬●●▬●●●●●

11. Pociąg jedzie po niewłaściwym torze ku punktowi początkowemu linii.

Po trzy uderzenia dzwonkiem naprzemian z pięciu uderzeniami (●●●▬●●●●●) w równych przestankach trzy razy.

●●●▬●●●●●▬●●●▬●●●●●▬●●●▬●●●●●

§. 60.

Sygnały zwrotne dzwonkiem.

Sygnały dzwonkiem elektrycznym dane: „Niech przyjdzie maszyna“ i „Niech przyjdzie maszyna z robotnikami“, powinna stacya odtelegrafować na powrót, na znak, że je zrozumiała.

§. 61.

Przestanki pomiędzy uderzeniami dzwonkiem.

Przestanki pomiędzy uderzeniami dzwonka do jednej grupy należącemi nie powinny być krótsze niż dwie sekundy, a przestanki pomiędzy grupami sygnału nie powinny być krótsze niż sześć sekund.

Drugiego uderzenia dzwonkiem nie należy rozpoczynać dopóki poprzednie nie nastąpi.

§. 62.

Dokończenie rozpoczętego sygnału elektrycznego.

W razie zupełnego braku znaków dzwonkowych na aparacie pobudzającym nie należy przerywać rozpoczętego sygnału dzwonkowego lecz trzeba go skończyć należytemi przestankami.

§. 63.

Rozróżnienie rozmaitych linii sygnałów dzwonkowych.

Gdzie się rozmaite linie sygnałów dzwonkowych zbiegają, lub w ogóle gdzie aparaty rozmaitych linii znajdują się blisko siebie, takowe powinny tonem, siłą głosu i ilością dzwonków różnić się od siebie, tak, aby ucho nie mogło się pomylić wzięciem jednej linii za drugą.

VII. Sygnały zwrotne.

§. 64.

Słupy do sygnałów z ruchomemi ramionami i kolorowemi światłami.

Sygnały zwrotne składają się ze słupów, do których przymocowane są po dwa ruchome ramiona, mogące przybierać trojakie położenie a mianowicie:

poziome,

pod 45 stopniem na dół i

pod 45 stopniem w górę,

oznaczające sygnały:
„Stanąć“,
„Powoli“,
„Nie ma przeszkody“.
W porze nocnej dodają się nadto odpowiednie kolorowe światła.

§. 65.

Sygnały dawane ramionami słupa.

Słupami sygnałowymi daje się następujące sygnały:
„Stanąć“.
Ramię słupa w położeniu poziomem, na prawo w kierunku jazdy.
W nocy czerwone światło:
„Powoli.“
Ramię słupa pod 45 stopnie na dół, na prawo w kierunku jazdy.
W nocy światło zielone.
„Nie ma przeszkody“.
Ramię słupa sygnałowego pod 45 stopniem w górę, na prawo w kierunku jazdy.
W nocy białe światło.

§. 66.

Nocne sygnały w kierunku jazdy.

W kierunku jazdy ma być widzialne w nocy czerwone światło.

§. 67.

Używanie sygnałów zwrotnych.

Jak tylko zabrzmi sygnał dzwonkowy, budnik czy to we dnie czy w nocy powinien właściwe ramię słupa sygnałowego postawić odpowiednio a mianowicie jeżeli nie ma przeszkody na jego linii, po której nadchodzący pociąg ma przejeżdżać, tak, aby oznaczało „że nie ma przeszkody“,

jeżeli pociąg ma zwolnić, tak, aby oznaczało „powoli“,

jeżeli pociąg ma się zatrzymać, poziomo.

W każdym przypadku, jak tylko pociąg minie jego stanowisko, powinien natychmiast postawić ramię tak, aby oznaczało „stanąć“, i pozostawić ten sygnał przez pięć minut, a potem postawić ramię sygnału na następne pięć minut tak, aby oznaczało „zwolnić jazdę“.

§. 68.

Postępowanie w razie gdy nie słychać sygnału dzwonkowego.

Jeżeli w czasie, w którym stósownie do planu jazdy pociąg ma nadejść, na stanowisku budnika nie słychać sygnału dzwonkowego, natenczas budnik, jeżeli na jego linii nie ma przeszkody, powinien dać sygnał: „nie ma przeszkody“ lub według okoliczności sygnał „zwolnić jazdę“ i zostawić go na tak długo, dopóki pociąg nie przejdzie, jeżeli na jego linii nie ma przeszkód, któreby wymagały sygnału zatrzymania.

§. 69.

Postępowanie w razie gdy słychać dwa sygnały dzwonkowe na kolei o jednym torze.

Jeżeli na linii o jednym torze sygnały dzwonkowe zapowiedzą jednocześnie nadejście pociągów z dwóch stron, obydwa ramiona postawić należy natychmiast tak, aby oznaczały „stanąć“.

Dodatek.

O sygnałach na niektórych kolejach żelaznych obecnie używanych i aż do dalszego rozporządzenia używać się mających.

Do §. 3.

Do sygnałów optycznych służą następujące przyrządy. Przyrządy do sygnałów optycznych.

W dzień.

Telegraf optyczny, składający się z słupów sygnałowych z ruchomymi koszami tarczy krzyżowych, tarczy zwyczajnych i ramion.

W nocy.

Latarka do sygnału dla zabezpieczenia stacyi. Rzuca ona światło w czterech kierunkach a mianowicie z jednej strony czerwone, z przeciwnej białe, z drugiej zielone a z przeciwnej białe, przezierające przez podziurawioną zasłonę.

Latarka telegrafu optycznego. Rzuca światło w dwóch kierunkach i jest tak urządzona, że można nią pokazywać czerwone, zielone i białe światło według potrzeby.

Do §. 14.

Sygnały zatrzymania daje się: Używanie sygnałów zatrzymania.

Jeżeli pociągowi z przeciwnej strony dano sygnał jazdy dzwonkiem elektrycznym albo sygnałem optycznym przebiegającym.

Jeżeli dwa sygnały jazdy dano dzwonkami elektrycznymi, albo jeżeli dają się widzieć dwa sygnały jazdy, dane, przebiegającymi sygnałami optycznymi a okazujące że dwa pociągi jadą naprzeciw siebie po jednym i tym samym torze.

Do §. 19.

Sygnał „wjazd dozwolony“ daje się ustawieniem tarczy obrotowej równolegle do osi kolei, albo podniesieniem ramienia sygnałowego pod 45 stopniem w górę a to z prawej strony w kierunku jazdy. Używanie sygnału dla zabezpieczenia stacyi.

W obudwu przypadkach wystawia się w nocy zielone światło od strony pociągu, a od strony stacyi lub odnogi wystawia się dla kontroli przy sygnałach z tarczą, światło białe przezierające przez dziurkowatą zasłonę, przy sygnałach z ramionami, podobnież zielone światło.

Do §. 57.

Telegraf optyczny i jego użycie.

Sygnały przebiegające po linii dają się telegrafem optycznym.

Przyrządy do dawania sygnałów dziennych za pomocą telegrafu optycznego są dwojakie, a mianowicie:

a) Słupy sygnałowe z belką poprzeczną u wierzchołka, na której wiszą kosze, tarcze krzyżowe lub tarcze zwyczajne.

b) Słupy sygnałowe które mają na wierzchu dwa ramiona obracające się na jednej i tej samej osi, a z których każda może przebrać cztery położenia, mianowicie zaś:
pierwsze: poziome,
drugie: pod 45 stopniem w górę,
trzecie: pod 45 stopniem na dół i
czwarte: pionowe poniżej osi.
Ostatnie położenie oznacza że się nie daje żadnego sygnału.

Telegrafów optycznych należy używać w sposób poniżej opisany i dając sygnały takowymi należy przybierać wszelkie pozycye w kierunku od punktu wyjścia do punktu końcowego kolei.

Sygnały telegrafami optycznymi.

1. Pociąg jedzie ku punktowi końcowemu linii.

Kosz do góry wyciągnięty.

Tarcza krzyżowa do góry wyciągnięta.

Tarcza zwyczajna do góry wyciągnięta a na niej z jednej i drugiej strony zatknięta mała tarcza.

Ramię podniesione z prawej strony pod 45 stopniem w górę.

Czerwone światło w kierunku jazdy a białe w przeciwnym kierunku.

2. Pociąg jedzie ku punktowi początkowemu linii.

Dwa kosze po tej samej stronie w górę wyciągnięte.

Dwie tarcze krzyżowe po tej samej stronie w gorę wyciągnięte.

Tarcza zwyczajna w górę wyciągnięta.

Ramię podniesione z lewej strony pod 45 stopniem w górę.

Czerwone światło w kierunku jazdy a białe w przeciwnym kierunku.

3. Pociąg ku punktowi końcowemu linii nie pójdzie.

Kosz, tarcza krzyżowa kilkakrotnie wyciągnięta i spuszczona, dopóki na następnem stanowisku nie będzie to samo zrobione, poczem sygnał ściągnąć należy.

Ramię kilkakrotnie podniesione i spuszczone z prawej strony pod 45 stopniem, dopóki na nastąpnem stanowisku to samo nie będzie zrobione, poczem sygnał ściągnąć należy.

Czerwone światło z zasłoną, kilkakrotnie nakryte i odkryte dopóki na następnem stanowisku nie uczynią tego samego z białem światłem, poczem światła przykryć należy.

4. Pociąg ku punktowi początkowemu linii nie pójdzie.

Dwa kosze, dwie tarcze krzyżowe kilkakrotnie z jednej strony wyciągnięte w górę i spuszczone, dopóki na następnem stanowisku to samo nie będzie zrobione, poczem sygnał ściągnąć należy.

Ramię kilkakrotnie podniesione i spuszczone z lewej strony pod 45 stopniem, dopóki na następnem stanowisku to samo nie będzie zrobione, poczem sygnał ściągnąć należy.

Czerwone światło z zasłoną, kilkakrotnie odkryte i przykryte, dopóki na następnem stanowisku ten sam znak białem światłem oddany nie będzie, poczem światła przykryć należy.

5. Niech przyjdzie maszyna.

a) Jeżeli maszyna na pomoc przywołana ma udać się w kierunku ku punktowi końcowemu linii.

Dwa kosze sygnałowe, dwie tarcze krzyżowe wyciągnięte po jednym z każdej strony.

Pół tarczy z przyprawionemi dwoma małemi tarczami.

Ramię podniesione z prawej strony pod 45 stopniem w górę, podczas gdy drugie jest spuszczone pod 45 stopniem na dół.

Zielone światło w punkcie wyjścia w tę stronę zwrócone w którą wezwanie o pomoc ma być posłane. Na każdem następnem stanowisku wystawić należy wówczas zielone światło naprzód a od strony poprzedniego stanowiska białe światło.

b) Jeżeli maszyna na pomoc przywołana ma się udać w kierunku ku punktowi początkowemu linii.

Dwa kosze sygnałowe, dwie tarcze z krzyżami po jednej stronie a jeden kosz sygnałowy, jedna tarcza z krzyżem po drugiej stronie w górę wyciągnięta.

Pół tarczy w górę wyciągnięte.

Ramię podniesione z lewej strony pod 45 stopniem w górę, podczas gdy drugie jest spuszczone pod 45 stopniem na dół.

Zielone światło przy punkcie wyjścia w tę stronę zwrócone, w którą wezwanie o pomoc ma być wysłane. Na każdem następnem stanowisku wystawić należy zielone światło naprzód, od a strony poprzedniego stanowiska białe światło.

Spis rzeczy.